Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3892**

17. Wahlperiode 23. 11. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Heinz-Joachim Barchmann, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Garrelt Duin, Sebastian Edathy, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Sigmar Gabriel, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Hans-Ulrich Klose, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Dr. Matthias Miersch, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Dr. Wilhelm Priesmeier, Florian Pronold, Dr. Carola Reimann, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Martin Schwanholz, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnes, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Klimaschutz in der Seeschifffahrt

Schiffsemissionen bilden eine bedeutende Schadstoffquelle. Mit dem Wachstum des Seeverkehrs nehmen die Umweltbelastungen durch die Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen weiter zu. Angesichts dieser Entwicklung muss die Ökobilanz der Seeschifffahrt verbessert werden. Handlungsfelder sind die Reduzierung von CO_2-Emissionen, die Verbesserung der Luftqualität, die Förderung alternativer Kraftstoffe und innovativer Antriebstechnologien sowie der Einsatz ordnungspolitischer Instrumente und marktwirtschaftlicher Anreize.

Ziel muss es sein, auf internationaler Ebene wirksame und weltweit gültige Regelungen zur Vermeidung und Senkung der CO_2-Emissionen durchzusetzen und eine schrittweise Absenkung des höchst zulässigen Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff sowie eine spürbare Senkung von Stickoxiden und Partikeln zu erreichen. Im Rahmen internationaler Gremien wie der International Maritime Organization (IMO) muss sich Deutschland dafür einsetzen, dass die bereits verabredeten Regelungen zur Luftreinhaltung auch tatsächlich umgesetzt werden. Im Rahmen der IMO hat sich Deutschland bereits sehr erfolgreich für den Umweltschutz in der Seeschifffahrt eingesetzt und war maßgeblich an der Überarbeitung der MARPOL-Anlage VI beteiligt. So darf der Höchstwert in den Schwefelemmissions-Überwachungsgebieten (SECA) in Nord- und Ostsee bereits 2015 nur noch 0,1 Prozent betragen.

In Cancún/Mexiko treffen sich Ende November 2010 die Vertreter der Vertragsstaaten, um über ein Nachfolgeabkommen für das im Jahr 2012 auslaufende Kyoto-Protokoll zu beraten. Die Seeschifffahrt ist bisher nicht Teil des Kyoto-Protokolls. Wenige Wochen vor der Klimakonferenz in Cancún/Mexiko stellt sich die Frage, welche Initiativen die Bundesregierung unternimmt, um den Klimaschutz in der Seeschifffahrt mit neuen Impulsen zu fördern.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Minderungsziele

1. Welche Angaben liegen der Bundesregierung darüber vor, wie hoch der Anteil der Schadstoffemissionen in der Seeschifffahrt – gemessen an der Transportleistung des Verkehrsträgers – ist?
2. Von welcher Entwicklung der Verkehrsleistung in der Seeschifffahrt bis 2020 bzw. 2050 geht die Bundesregierung derzeit aus (bitte in Tonnenkilometern)?
3. Von welcher Höhe der Treibhausgasemissionen bis 2020 bzw. 2050 geht die Bundesregierung derzeit aus (bitte in Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent)?
4. Wird die Bundesregierung bezogen auf die Seeschifffahrt sektorspezifische Minderungsziele für die Treibhausgase benennen, und wie begründet sie ihre Haltung?
5. Wird sich die Bundesregierung für die Weiterentwicklung bestehender und die Verabschiedung neuer internationaler Übereinkommen zur Verbesserung des Umweltschutzes in Rahmen der IMO einsetzen, und welche konkreten Initiativen unternimmt sie dazu?
6. Wird die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass der Klimaschutz ebenso Bestandteil internationaler verbindlicher Vorschriften wird wie die Anforderungen zur Schiffssicherheit oder zur Verkehrssicherheit auf See?
7. Welche bilateralen, europäischen und internationalen Initiativen für den Klima- und Umweltschutz in der Seeschifffahrt hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bisher vorangetrieben?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chance auf eine rasche Einigung der EU-27, um im Rahmen der IMO Vorschläge zur Einbeziehung des Schiffsverkehrs in das Klimaschutzregime zu unterbreiten, und was hat die Bundesregierung aktiv unternommen, um zu einer abgestimmten EU-Position zu kommen?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die internationale Wirkung eines EU-Beschlusses zur CO_2-Emissionsminderung in der Seeschifffahrt ein?
10. Welche Vorschläge zur Erreichung der CO_2-Minderungsziele wird die Bundesregierung beim Weltklimagipfel in Cancún/Mexiko vorlegen?

II. Maßnahmen

11. Für welche Maßnahmen wird sich die Bundesregierung einsetzen, um eine schrittweise Absenkung des höchstzulässigen Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff und eine spürbare Senkung von Stickoxiden und Partikeln zu erreichen?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung strenger Grenzwerte für Schadstoffemissionen in EU-Gewässern?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, regionale Grenzwerte für Schadstoffemissionen in Küstenregionen und auf Seeschifffahrtsstraßen festzulegen?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung von emissionsbezogenen Befahrungsabgaben für alle europäischen Gewässer und entsprechende Hafengebühren in allen europäischen Häfen?
15. Wird sich die Bundesregierung im Rahmen der EU bzw. der IMO dafür einsetzen, dass in den Meeresgebieten der EU-Staaten weitere Schwefelemissions-Überwachungsgebiete für die Schifffahrt verbindlich eingerichtet werden, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

16. Wie bewertet die Bundesregierung Bestrebungen, die von der IMO 2008 beschlossene Absenkung der Schwefelemissionen durch die Seeschifffahrt wieder zu verwässern?
17. Hat die Bundesregierung eine Analyse der Auswirkungen der IMO-Beschlüsse vorgenommen, die in den SECA ab 2015 eine besonders hohe Treibstoffqualität vorschreiben, und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der nun vorliegenden Studie des ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) über die Auswirkungen der neuen Treibstoffvorgaben für die Schifffahrt in Nord- und Ostsee?
19. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor diesem Hintergrund zur Stärkung der Wettbewerbsposition der Kurzstreckenseeverkehre?
20. Wie bewertet die Bundesregierung den alternativen Einsatz neuer Technologien (wie z. B. abgasreinigender Ausrüstungstechnik, Gasantriebe für Schiffe), und welche Erkenntnisse liegen ihr dazu vor?
21. Welche Schritte wird sie unternehmen, um diese voranzubringen?
22. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich die Wettbewerbsposition deutscher Häfen verschlechtern könnte, wenn andere Häfen weiter mit hochschwefeligem Schiffskraftstoff angelaufen werden können, und wenn ja, wie will sie dies künftig verhindern?
23. Wie können aus Sicht der Bundesregierung technische Innovationen zur Stickoxidreduzierung aussehen, und welche Schritte unternimmt sie, um diese voranzubringen?
24. Welche Rolle räumt die Bundesregierung der Ausweisung von Stickstoffemissions-Überwachungsgebieten ein?
25. Wird sich die Bundesregierung im Rahmen der IMO dafür einsetzen, wirksame Regelungen zur Senkung der CO_2-Emissionen durchzusetzen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die Bereitstellung von Landstrom, um die Schadstoffemissionen während der Liegezeit der Schiffe in den Häfen zu reduzieren?
27. Wird die Bundesregierung die Möglichkeiten für eine internationale Normung von landseitigen Anschlüssen für die Stromversorgung der Schiffe in Häfen unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten prüfen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
28. Wird sich die Bundesregierung für eine internationale Standardisierung von bordseitigen Anschlüssen an die Energieversorgung in Häfen einsetzen?
29. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung wirtschaftlichen Systemen zur CO_2-Emissionssenkung im Bereich der Seeschifffahrt bei?
30. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass es bei der Ausgestaltung eines möglichen Emissionshandelssystems nicht zu Ausweicheffekten wie der Ausflaggung aus deutschen oder europäischen Flaggen kommt?
31. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Entwicklung praxisgerechter Lösungen den Technologieschub hin zu energieeffizienten Lösungen im Schiffbau und Schiffbetrieb verstärken und damit der maritimen Wirtschaft in Deutschland neue Perspektiven eröffnen kann?
32. Welche Programme zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des maritimen Klima- und Umweltschutzes existieren derzeit auf deutscher und europäischer Ebene, und wie bewertet die Bundesregierung ihren Erfolg?

33. Mit welchen konkreten Instrumenten und Maßnahmen will die Bundesregierung gewährleisten, dass die Forschung für alternative Kraftstoffe bzw. Energieträger sowie innovative Schiffsantriebe ausgebaut wird, und welche Schwerpunkte will sie dabei künftig setzen?
34. Welche Fördermittel stehen dafür im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung zur Verfügung?
35. Inwieweit werden die seeschifffahrtsbezogenen Umwelt- und Klimaschutzziele in den Nationalen Masterplan Maritime Technologien einfließen, und wann wird dieser vorliegen?
36. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um den Entwicklungsvorsprung der deutschen Schiffbau- und Zulieferindustrie zu wahren?
37. Welche Initiativen hat die Bundesregierung ergriffen, damit die Thematik alternative Kraftstoffe und innovative Antriebe in der Schifffahrt zu Schwerpunkten der europäischen Forschungs- und Förderpolitik gemacht werden?
38. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, wie viele Schiffe unter deutscher Flagge sich am Clean Shipping beteiligen?
39. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich die Nachfrage nach innovativen Produkten durch anspruchsvolle Umweltstandards fördern lässt?
40. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass deutsche Umweltstandards europaweit und im internationalen Rahmen Gültigkeit behalten?
41. Wie beurteilt die Bundesregierung die Etablierung eines international anwendbaren Umweltindex, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen bewertet?
42. Soll nach Auffassung der Bundesregierung dieser Umweltindex auch für bestehende Flotten Anwendung finden, und wenn nein, warum nicht?
43. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung von Zertifizierungsstandards auf EU-Ebene für ein ökologisches und effizientes Clean Shipping, wie es die Nord-Range-Häfen etabliert haben?

Berlin, den 23. November 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333